

Réunion DSAC-Organisations Syndicales sur la surveillance technique de l'Assistance en Escale

Une réunion de présentation relative à la surveillance de l'assistance en escale, nouvelle tâche que devra assumer la DSAC suite à la publication de différents textes européens, était organisée le jeudi 12 février à l'initiative du Directeur de la DSAC.

Cela a été l'occasion de faire un point sur les réflexions en cours et de faire part à l'administration de nos préoccupations et de l'inquiétude de nombreux personnels face à cette nouvelle charge de travail.

Le défi imposé par l'Europe à la DSAC

L'Europe, au travers d'un « package réglementaire » du 19/12/2024 publié en mars et applicable le 27/03/2028, impose une nouvelle mission : la

surveillance des organismes d'assistance sur les aéroports certifiés (53 aéroports en France, répartis dans les 9 DSAC/IR – non applicable en PF et NC).

La DSAC va donc devoir absorber une nouvelle tâche, importante pour la sécurité, dans un contexte où ses personnels sont déjà surchargés et où les « marges » d'effectifs constituées à ses dépens par la DGAC ne servent qu'à renflouer les aérodromes et gérer les sureffectifs induits par la transition due à la création du corps unique de contrôleurs voulu par certains.

Les grands principes

Principes généraux

Les principes généraux de cette surveillance sont les suivants :

- Basée sur des audits et des inspections, dont certaines inopinées ;
- Inspections sur la gestion des passagers, les activités de rotation avion et
- Fréquence d'inspections laissée libre, cycle de surveillance de 48 mois maximum extensible à 72 mois, fonction de la performance et de l'exposition aux risques du RBO.

Cas des opérateurs multi-nationaux

Les opérateurs ayant leur siège en Europe et rendant des services sur des aéroports d'au moins deux Etats membres sont soumis à une surveillance coopérative : l'Autorité de l'Etat membre où se trouve la base principale audite le siège ainsi que la conformité du SGS et des procédures, et les Autorités des autres pays concernés audient et inspectent les stations dans leur pays, et tous les rapports, constats, plans d'actions correctives sont partagés entre les Autorités sur une plateforme coopérative à développer par l'EASA.

L'UNSA UTCAC a exprimé sa crainte de voir inventer une usine à gaz pour la partie coopérative.

Les scénarii étudiés

Après un parangonnage en Europe, aucune « solution miracle » n'émerge concernant l'organisation et les questions suivantes sont posées :

- Qui va réaliser cette surveillance ?

Des inspecteurs dédiés ou des inspecteurs bi-qualifiés (comprendre CTE, IOPS, Inspecteur de Surveillance AER) ?

- Sera-t-elle confiée à l'échelon central ? A toutes les DSAC/IR ? A un sous-ensemble (échelon central + certaines DSAC/IR) ?

- La surveillance sera-t-elle pilotée au sein du processus R3 (exploitants d'aérodromes), du processus R5 (exploitants d'aéronefs), ou d'un processus ad-hoc (RAE : Assistants en escale) ?

Le Directeur de la DSAC a affirmé à plusieurs reprises ne pas avoir d'idée préconçue sur l'organisation à choisir, et que celle-ci sera décidée en fin de la réflexion en cours.

L'UNSA UTCAC a souhaité exprimer dès maintenant clairement son point de vue :

- Cette nouvelle tâche doit être confiée à des inspecteurs dédiés de l'échelon central.
- Il faut donc des effectifs supplémentaires et il n'est pas envisageable de charger encore plus les inspecteurs de surveillance des DSAC/IR, pas plus que les CTE.
- Cette activité doit être pilotée au sein d'une Direction Programme et dans un processus ad-hoc, ce qui n'empêche pas d'organiser certaines collaborations et/ou coordinations avec les autres processus qui ont la connaissance du terrain.